Canada

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Rapport annuel 2014

Siège social

2e Étage
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)

Adresse postale

C. P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

Site web

www.glpa-apgl.com

Toutes les photos dans ce rapport ont été prises dans les Grands Lacs par des pilotes de l'Administration.

Table des matières

Conseil d'administration 1
Les dirigeants et l'équipe de gestion de l'administration 2
Rapport du président et du directeur général 3
Mandat, Buts, Pouvoirs 4
Description des activités 5
Gouvernance d'entreprise 6
Aperçu des activités 7
Retards aux navires 7
Incidents maritimes 8
Aperçu des états financiers 9
Revue de la gouvernance 10, 11
Résultats d'exploitation - réels 12
Rapport de la direction 13
Rapport du vérificateur 14,15
État de la situation financière 16
État du résultat net et du résultat global 17
État des variations des capitaux propres 18
État des flux de trésorerie 19
Notes afférentes aux résultats financiers ..... 20 - 33

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président
① M. J.D. SMITH
Représentant du secteur public

Vice-présidente
② Mme D. DION
Représentante du secteur public

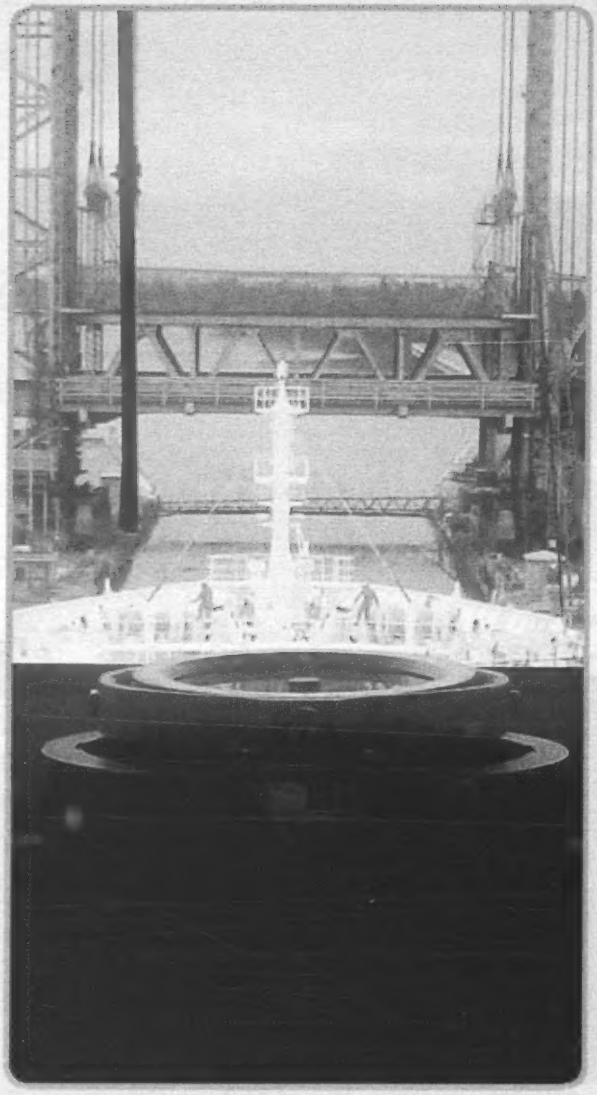
Membre
② CAPITAINE M. PRATT
Représentant des pilotes

Membre
② M. D. GRIEVE
Représentant de l'industrie maritime

Membre
CAPITAINE M. DESROCHERS
Représentant des pilotes

Membre
① M. T. S. DOOL
Représentant de l'industrie maritime

Membre
① M. T. GEDDES
Représentant du secteur public



① Membres du Comité d'audit
② Membres du Comité de régie

LES DIRIGEANTS ET L'ÉQUIPE DE GESTION DE L'ADMINISTRATION

Les dirigeants et l'équipe de gestion de l'Administration, *à l'avant de gauche à droite* : Stéphane Bissonnette, directeur des finances; Christine Doherty, adjointe exécutive; Nathalie Archambault, chef comptable; Richard Quenneville, gérant d'opérations; *à l'arrière*, Diane Couture, directeur d'opérations; Robert Lemire, directeur général; Kim Pecore, gestionnaire de la paie, des systèmes et du personnel.

RAPPORT DU PRÉSIDENT ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 26 février 2015

L'honorable Lisa Raitt, C. p., députée
Ministre des Transports

Madame,

Au nom du Conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, nous avons le plaisir de vous présenter notre rapport annuel de 2014. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration est heureuse d'annoncer qu'elle a mené à son terme une année couronnée de succès dans la prestation de services de pilotage sécuritaires, efficients et fiables dans la région des Grands Lacs et dans le Port de Churchill, au Manitoba. L'Administration a généré son cinquième excédent d'exploitation consécutif depuis la fin de la dernière récession et prévoit éliminer son déficit accumulé en 2015.

En 2014, le trafic a augmenté de 17 % par rapport à 2013, principalement en raison d'une augmentation importante des expéditions de grain de l'Ouest canadien vers les marchés étrangers. La reprise de l'économie américaine a aussi contribué à la croissance des échanges commerciaux dans le corridor des Grands Lacs. Cette augmentation de la charge de travail a été gérée avec les effectifs existants de pilotes, la productivité de ces derniers a ainsi augmenté de plus de 20 %.

L'Administration a respecté l'initiative du gouvernement du Canada visant à éliminer tous les frais liés aux départs volontaires et a mis en place les modifications nécessaires pour assurer que les employés et l'employeur contribuent également au régime de retraite. L'Administration continue également à mettre en application des mesures de réduction de coûts dans ses opérations et continuera à suivre les initiatives du gouvernement dans ce domaine.

Les revenus en 2014 ont atteint 26 602 020 $, une augmentation de 20 % par rapport à 2013, grâce à une hausse générale de 2,5 % des droits de pilotage instaurée pour compenser l'inflation et à l'augmentation globale de 17 % du trafic. Les dépenses ont atteint 25 265 604 $, une augmentation de 18 %, due principalement au surtemps des pilotes nécessaire pour desservir les navires et durant les pointes de trafic. L'Administration a réalisé un excédent d'exploitation de 1 336 416 $, ce qui lui a permis de réduire le déficit accumulé à 427 905 $ au 31 décembre 2014. Ce déficit a été réduit depuis 2009, alors qu'il était de l'ordre de 5,5 millions de dollars.

Nous désirons souligner le travail du Conseil d'administration, le dévouement de la direction et du personnel de bureau, ainsi que la compétence et le professionnalisme de notre équipe de pilotes. Tous ont joué un rôle fondamental dans l'atteinte de notre objectif de fournir un service de pilotage sécuritaire et efficace.

Pour le Conseil d'administration,

Le président
J. Douglas Smith

Le directeur général,
Robert F. Lemire

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a abandonné sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être délivrés;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin;
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés;
3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes;
4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis;
5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses;
6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué par l'entremise de centres de répartition et de bateaux-pilotes sous contrat avec l'Administration, ces deux interventions étant dirigées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall (Ontario).

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la *United States Seaway Development Corporation*, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région, la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale nº 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale nº 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale nº 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le port de Churchill, au Manitoba

GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement à la gouvernance d'entreprise est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

Rôle du président

Sur la recommandation du ministre des Transports, le président est nommé par le gouverneur en conseil. Il assure la présidence de toutes les réunions du Conseil d'administration, fournit un leadership et offre des conseils au directeur général de l'Administration et, au nom de la direction, conseille le ministre des Transports sur toutes les questions liées à l'Administration et au pilotage sur les Grands Lacs.

Rôle du Conseil d'Administration

La gouvernance d'entreprise à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du Conseil d'administration. Le rôle du Conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

Le Conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expérience et de perspective maritime au processus décisionnel. L'Administration compte présentement un effectif complet d'administrateurs. La fonction précise du Conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports. Le Conseil participe aussi à l'élaboration du plan stratégique et du plan d'entreprise et les approuve. Chaque année, le Conseil prépare une Entente de responsabilisation avec le directeur général dans laquelle sont précisés tous les objectifs et les buts à atteindre pendant l'année. À la fin de l'exercice, le Conseil entreprend une évaluation exhaustive du rendement du directeur général et de l'Administration pour déterminer dans quelle mesure ils ont atteint les objectifs visés. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers, du rapport du vérificateur et du rapport annuel. Le Conseil s'assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.

Rôle du Comité d'audit

Le Comité d'audit est un comité permanent du Conseil d'administration; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il améliore la qualité de l'information financière, assure que les principaux risques sont identifiés et gérés, permet aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, crée un climat de discipline et de contrôle qui réduit les possibilités de fraude et augmente la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement corporatif.

Le Comité a l'autorisation d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Il assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux, de gestion et d'information.

Rôle du Comité de régie et des ressources humaines

Le Comité de régie et des ressources humaines est un comité permanent du Conseil d'administration; il est chargé de superviser les questions de gouvernance et de ressources humaines au sein de celle-ci. Son mandat consiste à examiner et mettre à jour le plan de succession de l'Administration, les nominations et renouvellements de mandat des membres du Conseil, de même que les règlements et directives de l'Administration.

Le Comité s'assure de la qualité de la gouvernance d'entreprise et met en œuvre les meilleures pratiques dans l'exécution de ses responsabilités.

Rôle du directeur général

Un directeur général est nommé par les membres du Conseil d'administration conformément à l'article 13. (1.1) de la *Loi sur le pilotage*. Sa rémunération est cependant fixée par décret en conseil. Le directeur général est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Il rend compte au président et au Conseil d'administration.

APERÇU DES ACTIVITÉS

Trafic

En 2014, le trafic a augmenté de 17 % par rapport à 2013, principalement en raison d'une augmentation importante des expéditions de grain de l'Ouest canadien vers les marchés étrangers. La reprise de l'économie américaine a aussi contribué à la croissance des échanges commerciaux dans le corridor des Grands Lacs. Cette augmentation de charge de travail a été gérée avec les effectifs existants de pilotes. Ainsi, chaque pilote a effectué en moyenne 136 affectations, contre 116 en 2013.

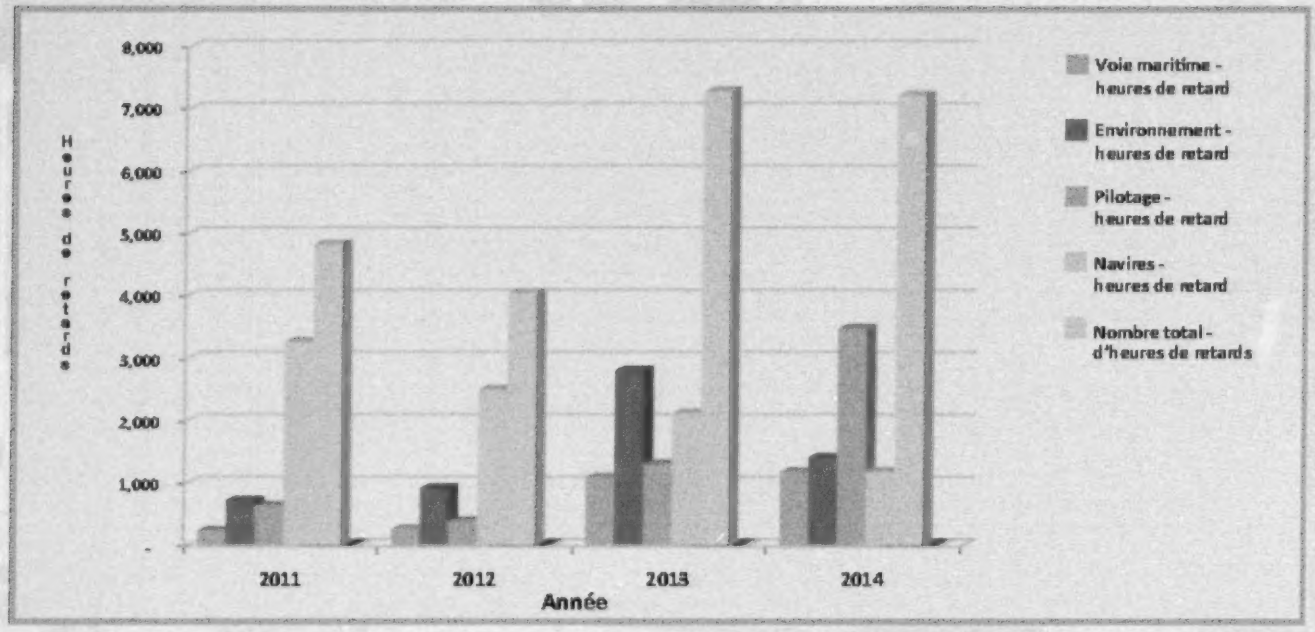
Comparativement à 2013, l'Administration a continué de connaître en 2014 une augmentation du nombre de gros navires navigant sur les Grands Lacs. Les affections aux navires de taille maximale pouvant naviguer dans les écluses de la Voie maritime ont représenté 49 % des affectations de pilotage, contre 40 % en 2013.

Niveau de service

Les conventions collectives que l'Administration a conclues avec ses pilotes salariés dictent les calendriers de travail et de rappel lorsque le trafic augmente durant les périodes de pointe. L'Administration pourvoit en personnel à un niveau qui lui permet de répondre aux pointes de trafic mais prend garde de ne pas embaucher un trop grand nombre de pilotes, vu leurs conditions salariales fixes. Les retards aux navires coûtent très cher aux usagers et font l'objet d'une surveillance continue dans le cadre de la mesure du rendement.

En 2014, les retards occasionnés aux navires qui demandaient un pilote sur les Grands Lacs ont totalisé 7 225 heures, dont 48 %, soit 3 475 heures, étaient directement attribuables à un manque de pilotes. En 2013, ces retards totalisaient 7 288 heures, dont 18 %, soit 1 298 heures, étaient attribuables au manque de pilotes. Les retards occasionnés par un manque de pilotes en 2014 étaient directement attribuables à l'augmentation du trafic desservi par l'effectif existant de pilotes ainsi qu'au nombre plus élevé de voyages hors limites en raison des conditions extrêmes de glaces au début de la saison de navigation. Environ 1 300 de ces heures de retard ont été enregistrées en décembre 2014, mais ont été gérées par l'Administration de façon à minimiser les coûts supplémentaires à ses clients.

RETARDS AUX NAVIRES



INCIDENTS MARITIMES

L'Administration passe annuellement en revue tous les incidents maritimes survenus sur les Grands Lacs et qui impliquent les officiers de navigation et les pilotes canadiens. Elle n'a aucune autorité sur les officiers et les pilotes américains qui naviguent sur ces eaux et ne compile donc pas de statistiques à leur sujet. Un total de 16 incidents maritimes impliquant des pilotes canadiens sont survenus cette année, soit presque le double du nombre des 5 dernières années. Les incidents survenus en 2014 sont tous de nature mineure. L'Administration, de concert avec son comité de formation des pilotes, étudie sur une base régulière les incidents qui sont survenus dans le passé et qui ont été reproduits sur simulateur, afin de permettre aux pilotes de pratiquer ces manœuvres et d'autres manœuvres d'urgence au cours de leur formation hivernale.

À la suite de sa revue des incidents de 2014, l'Administration est heureuse de signaler qu'il n'est survenu aucun incident majeur devant faire l'objet d'une présentation distincte.

STATISTIQUES SUR LES INCIDENTS MARITIMES

INCIDENT	2014	2013	2012	2011	2010
Abordage	-	-	-	-	-
Naufrage	-	-	-	-	-
Incendie / Explosion	-	-	-	-	-
Échouement	4	-	-	1	1
Heurt violent	2	-	-	-	-
Contact	8	9	3	1	6
Heurt de la berge / du fond	2	-	3	1	-
Avaries causes par la glace	-	-	-	-	-
Câble d'arrêt	-	-	-	-	-
TOTAL	16	9	6	3	7
Pourcentage d'affectations sans incident	99,8 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %

Synopsis 2014

Tel qu'illustré dans le tableau ci-dessus, il n'y a aucune tendance spécifique à l'égard des incidents en 2014.

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)

En conformité à l'article 71 de *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012 (LCEE)*, l'Administration est heureuse de confirmer qu'il n'y a eu d'activité importante à signaler.

Bassin de candidats-pilotes qualifiés

En 2014, l'Administration avait un apprenti-pilote, celui-ci sera en mesure d'accéder aux examens au printemps 2015 afin d'obtenir son brevet. Compte tenu de la hausse de trafic prévue et de l'âge moyen des pilotes, qui est présentement de 60 ans, l'Administration a examiné ses besoins pour les quatre prochaines années et entend recruter dans ses quatre circonscriptions afin de répondre à la demande.

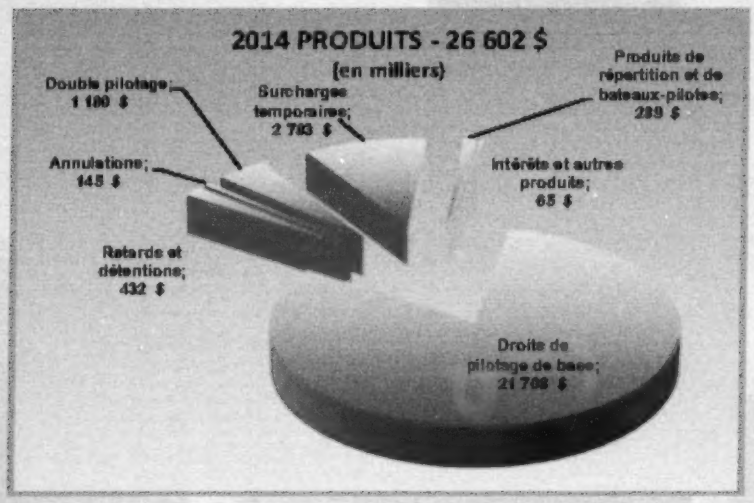
L'Administration a récemment mis à jour sa directive sur le processus de recrutement et de sélection des pilotes afin de tenir compte des pratiques exemplaires pour attirer des candidats qualifiés. Même si l'Administration est convaincue que les nouvelles recrues auront les connaissances nécessaires pour exercer leurs fonctions de pilotage, le temps nécessaire pour former un apprenti a augmenté.

APERÇU DES ÉTATS FINANCIERS

L'Administration a entrepris l'exercice financier 2014 avec un déficit accumulé de 1 764 321 $ et le termine avec un déficit accumulé de 427 905 $, soit une diminution de 1 336 416 $. Le budget initial de 2014 laissait entrevoir un résultat global de 1 100 000 $. Les résultats actuels sont en adéquation avec le budget révisé de l'Administration, soit 1 285 000 $, qui avait été prévu à l'été. L'Administration est en voie d'atteindre l'objectif d'éliminer son déficit accumulé avant la fin de 2015.

Le surplus de 2014 est attribuable à l'augmentation de 17 % du trafic par rapport à l'année précédente, aux mesures d'amélioration de l'efficacité mises de l'avant par l'Administration, et aux rajustements tarifaires mis en application au cours de l'exercice financier. Il est contrebalancé par une augmentation des heures supplémentaires et des primes de productivité des pilotes nécessaires pour répondre à l'augmentation de la demande de services de pilotage et pour minimiser les retards aux navires.

L'Administration dispose d'une marge de crédit de 3 000 000 $ mais n'en a utilisé que 202 000 $, et ce pendant une période de 14 jours pendant l'année. Cela constitue une amélioration du flux de trésorerie par rapport à 2013, alors qu'elle avait utilisé 1 892 000 $ pendant 90 jours. La marge de crédit a été remboursée au début de mai 2014.

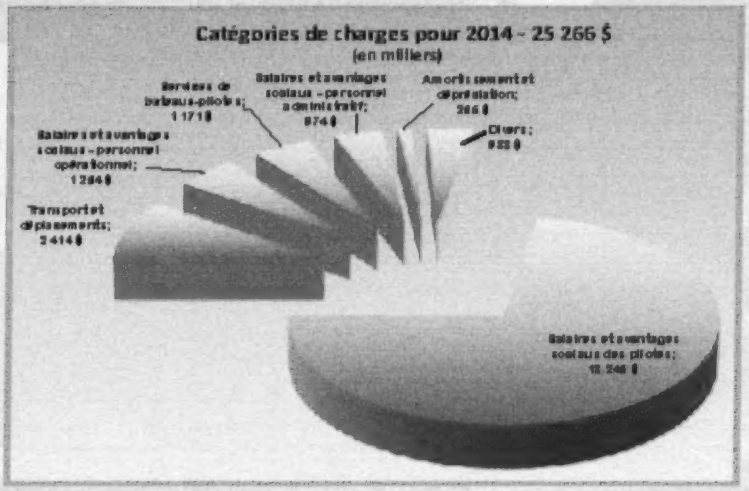


Revenus

En 2014, l'Administration a enregistré des revenus de 26 602 000 $, soit une augmentation de 4 379 000 $ par rapport à 2013. Cette augmentation provient principalement de 633 000 $ grâce à une hausse tarifaire générale de 2,5 % instaurée pour compenser l'inflation, de 458 000 $ attribuable aux droits de double pilotage, de 470 000 $ en raison de retards, détentions et annulations, et 2 501 000 $ en raison de l'augmentation de 17 % du trafic.

Charges

En 2014, l'Administration a enregistré des charges de 25 266 000 $, soit une augmentation de 3 943 000 $ par rapport à 2013. La majeure partie des charges de l'Administration est constituée des salaires et avantages sociaux des pilotes, des frais de déplacement associés à l'exécution des affectations de pilotage, et des services de bateaux-pilotes. Toutes ces dépenses sont directement liées aux services dispensés aux navires et augmentent donc avec le nombre d'affectations.



Les coûts des salaires et avantages sociaux des pilotes ont augmenté de 3 084 000 $ par rapport à 2013. Cette augmentation est en grande partie attribuable à l'augmentation salariale de 2,5 %, qui a totalisé 321 000 $, de même qu'aux heures supplémentaires et aux primes de productivité, qui ont totalisé respectivement 1 363 000 $ et 1 779 000 $ et qui ont été nécessaires en raison de l'augmentation du trafic et pour minimiser les retards aux navires. Ces augmentations sont en partie contrebalancées par une économie en main d'œuvre (250 000 $), réalisée par suite de l'ouverture de la saison de navigation 2014 neuf jours plus tard qu'en 2013, ainsi que par une réduction des avantages sociaux (129 000 $) par suite d'une diminution des coûts des prestations de retraite.

Renouvellement des conventions collectives

Les pilotes et le personnel opérationnel sont représentés par des unités de négociation. Le personnel de bureau et les répartiteurs sont représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada, leur convention collective a été renouvelée en 2013 et viendra à expiration le 30 juin 2016.

Tous les pilotes de l'Administration sont membres de la Guilde de la marine marchande du Canada. Leurs quatre conventions collectives ont été renouvelées en 2012 et 2013 et viendront à expiration le 31 mars 2017.

Gestion du risque d'entreprise

Un programme de gestion des risques d'entreprise (GRE) a été intégré aux stratégies de l'Administration afin de gérer ses risques et de saisir les opportunités dans la réalisation de ses objectifs. À chaque année, le Conseil d'administration examine régulièrement son registre des risques en vue de mettre à jour l'évaluation de ceux-ci de même que des mesures d'atténuation. Dans le cadre de son processus de planification stratégique prévu pour le printemps 2015, l'Administration réévaluera encore une fois tous les risques potentiels et élaborera des mesures d'atténuation.

Les résultats de la gestion du risque d'entreprise sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Tableau des risques

Priorité	Identification du risque	Catégorie	Probabilité	Répercussions	Degré
1	Stabilité financière	Financier	TRÈS ÉLEVÉE	EXTRÊMES	TRÈS ÉLEVÉ
2	Planification de la relève de pilotes	Stratégique	EXTRÊME	MOYENNES	TRÈS ÉLEVÉ
3	Planification de la relève du personnel de direction (5 ans)	Organisationnel	TRÈS ÉLEVÉE	ÉLEVÉES	TRÈS ÉLEVÉ
4	Compétence des équipages de navires étrangers	Externe	ÉLEVÉE	ÉLEVÉES	ÉLEVÉ
5	Relations avec les intervenants et le personnel	Stratégique	MOYENNE	TRÈS ÉLEVÉES	ÉLEVÉ
6	Incidents environnementaux	Opérationnel	MOYENNE	ÉLEVÉES	MOYEN
7	Transport des pilotes vers les navires	Opérationnel	MOYENNE	ÉLEVÉES	MOYEN
8	Technologie	Opérationnel	MOYENNE	ÉLEVÉES	MOYEN
9	Responsabilité criminelle	Émergent	MOYENNE	MOYENNES	MOYEN
10	Certificats de pilotage	Opérationnel	MOYENNE	FAIBLES	MOYEN
11	Gouvernance	Stratégique	FAIBLE	FAIBLES	FAIBLE

En 2014, l'Administration a mis à jour son Plan d'audit interne, qui traite des risques de l'Administration. Au cours de l'année, un audit interne a été effectué sur le processus de paie de l'Administration. Les auditeurs ont conclu qu'en général les contrôles et procédures fonctionnent efficacement. Les recommandations qui en ont découlé ne portent que sur l'amélioration du processus et ont déjà été mises en œuvre ou le seront en 2015.

Examen spécial par le Vérificateur général du Canada

Conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), le Vérificateur général du Canada a effectué un examen spécial des systèmes de contrôle et d'information financière et de gestion ainsi que de l'application des pratiques de gestion par l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Les alinéas 131(1)(b) et 131(2)(a) et (c) de la LGFP exigent que l'Administration maintienne des systèmes et pratiques de manière à fournir l'assurance raisonnable que les exigences qui suivent ont été satisfaites :

- les actifs de l'Administration sont protégés et contrôlés;
- les ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration sont gérées de manière économique et efficiente;
- les activités de l'Administration sont effectuées avec efficacité.

Le 11 avril 2008, le Vérificateur général du Canada a présenté son rapport au Conseil d'administration, dans lequel il indique qu'il existe une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques examinés ne comportent aucune lacune importante, à l'exception d'une lacune majeure dans le système de dispenses de pilotage obligatoire pour les navires canadiens naviguant sur les Grands Lacs. Ce système de dispenses est en place depuis 1972, il avait à ce moment-là été instauré comme mesure temporaire.

L'Administration a le plaisir d'annoncer que par suite de consultations auprès des armateurs canadiens et grâce à leur collaboration et leurs suggestions, et avec le soutien de la Sécurité maritime de Transports Canada, cette lacune a été corrigée. L'Administration a modifié en 2011 le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* de façon à éliminer toutes les dispenses pour les navires canadiens à partir de 2013. Elle a mis en œuvre un système de certificats de pilotage répondant aux exigences de la *Loi sur le pilotage* fondé sur des examens et un programme approuvé de formation au certificat de pilotage.

Le prochain examen spécial est prévu en 2017 au plus tard, à moins que le Bureau du Vérificateur général du Canada le juge nécessaire avant cette date.

Aperçu des orientations stratégiques en 2015

Les préparatifs sont en cours afin d'assurer qu'en 2015 et au cours des années suivantes, l'Administration exécute son mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer un service de pilotage sécuritaire et efficace tout en maintenant son autonomie financière.

À cette fin, l'Administration continue à investir dans son programme de formation à long terme pour ses pilotes. L'accent est mis sur la gestion des ressources à la passerelle, dans le but d'améliorer l'efficacité et l'efficience et de réduire encore davantage les risques d'erreurs sur la passerelle lorsque les pilotes et les capitaines de navires naviguent sur les eaux restreintes du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs. Vu le taux de roulement anticipé en raison de départs à la retraite et tenant compte de sa stratégie pour réduire le nombre de retards en raison de manque de pilotes, l'Administration entend recruter de nouveaux apprentis en 2015. En plus du recrutement de pilotes, l'Administration va également réorganiser son programme de formation des apprentis-pilotes.

Grâce au dynamisme engendré par d'excellents résultats financiers et la croissance économique en 2013 et 2014, le principal objectif financier de l'Administration est d'éliminer son déficit accumulé actuel au plus tard à la fin de l'exercice financier 2015 et de maintenir par la suite son autonomie financière.

En consultation avec ses principaux intervenants, l'Administration a entrepris la modification du règlement sur les tarifs afin d'établir sa structure tarifaire pour 2015 à 2017. Les modifications proposées visent une augmentation nette des taux de 0,5 % en 2015, de 1,5 % en 2016 et de 1,0 % en 2017. Cette proposition n'a pas fait l'objet d'objections et devrait obtenir l'approbation finale avant le début de la saison de navigation 2015. Les prévisions de trafic indiquent que le nombre d'affectations sera légèrement inférieur à celui de 2014, mais supérieur à la moyenne des cinq dernières années.

L'objectif de l'Administration est de maximiser l'efficacité du système de pilotage en étant attentive aux besoins de ses clients, dans un effort commun visant à assurer la rentabilité et l'efficacité des services de pilotage pour les navires commerciaux dans la région des Grands Lacs. L'Administration a entrepris un sondage sur la satisfaction des clients à la fin de 2014 et aura les résultats au début de 2015. Suite aux commentaires qu'elle recevra, l'Administration évaluera ses forces et les domaines où le rendement ne répond pas aux besoins des clients. Elle élaborera ensuite un plan d'action pour corriger les lacunes importantes relevées lors du sondage. Une fois le plan d'action approuvé par le Conseil, la direction communiquera les résultats et le plan à ses clients.

L'Administration investira en 2015 dans la modernisation de son système de répartition et de facturation. La mise en œuvre est prévue pour le début de la saison de navigation de 2016. Parallèlement à l'amélioration du système, elle examinera ses processus actuels dans le but de mieux répondre à ses besoins et à ceux de ses clients, et d'assurer l'utilisation optimale de ses ressources.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION - RÉELS

	2014	2013	2012	2011	2010
RÉSULTATS FINANCIERS (en 000's)					
Produits	26 602 $	22 223 $	20 558 $	19 599 $	20 089 $
Charges d'exploitation	25 266	21 323	20 182	18 945	18 076
Résultat global (perte)	1 336 $	900 $	376 $	654 $	2 013 $
RESSOURCES HUMAINES EN MOYENNE (Équivalent à temps plein)					
Personnel administratif	10,0	9,5	9,5	9,5	9,0
Pilotes	56,0	56,0	56,0	56,5	56,5
Répartiteurs	9,0	9,0	8,5	8,0	8,0
TOTAL	75,0	74,5	74,0	74,0	74,0
AFFECTATIONS DE PILOTES					
Réel	7 462	6 403	6 358	6 389	6 059
Planifié	6 100	6 100	6 100	5 325	4 217
AFFECTATIONS SANS INCIDENT					
Nombre	7 446	6 394	6 352	6 386	6 052
Pourcentage	99,8 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %
COÛT MOYEN PAR AFFECTATION					
Montant	3 386 $	3 330 $	3 174 $	2 965 $	2 983 $

RAPPORT DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée d'assurer la préparation et l'image fidèle des états financiers, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité comprend la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie plus loin dans le présent rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et des contrôles financiers et de gestion de même que des systèmes d'information et des pratiques de gestion conçus de manière à fournir une assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie en temps opportun. Ces systèmes et pratiques fournissent une assurance raisonnable que les biens de la société sont contrôlés et protégés, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir une assurance raisonnable que les opérations s'effectuent en conformité avec la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements*, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et les règlements administratifs de l'Administration.

Le Conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le Conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité d'audit surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les auditeurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour discuter de l'audit des états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité d'audit.

L'auditeur externe, soit le vérificateur général du Canada, qui est nommé en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué l'audit des états financiers conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Dans son rapport, il décrit la nature de l'audit et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le directeur général,

R. F. Lemire

Le directeur des finances,

S.J.F. Bissonnette, CPA, CA

Cornwall (Ontario)
Le 26 février 2015

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2014, et l'état du résultat net et du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

.../2

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2014, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Pour le vérificateur général du Canada,

René Béliveau

René Béliveau, CPA auditeur, CA
directeur principal

Le 26 février 2015
Montréal, Canada

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière
(en dollars canadiens)

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 098 448 $	2 305 323 $
Placements (Note 10)	5 548 098	2 155 867
Créances	4 521 308	4 029 789
Frais payés d'avance	37 692	33 921
	12 205 546	8 524 900
À long terme		
Immobilisations corporelles (Note 7)	416 225	497 558
Immobilisations incorporelles (Note 8)	141 168	211 604
	12 762 939 $	9 234 062 $
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	8 952 053 $	6 920 642 $
Autres créditeurs et charges à payer	617 855	407 641
Avantages du personnel (Note 13)	572 800	265 500
	10 142 708	7 593 783
À long terme		
Incitatif à la location différé (Note 11)	43 136	-
Avantages du personnel (Note 13)	3 005 000	3 404 600
	13 190 844	10 998 383
CAPITAUX PROPRES		
Déficit accumulé	(427 905)	(1 764 321)
	12 762 939 $	9 234 062 $
Engagements (Note 16)		

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 26 février 2015.

Le directeur général,

R. F. Lemire

L'administrateur,

T. Geddes

État du résultat net et du résultat global
Exercice terminé le 31 décembre
(en dollars canadiens)

	2014	2013
Produits		
Droits de pilotage	26 247 225 $	21 906 677 $
Produits de répartition et de bateaux-pilotes	289 422	247 660
Intérêts et autres produits	65 373	68 839
	26 602 020	22 223 176
Charges		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	18 123 382	15 038 926
Transport et déplacements	2 413 761	2 053 289
Salaires et avantages sociaux – personnel opérationnel	1 263 841	1 205 932
Services de bateaux-pilotes	1 171 452	1 001 276
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	974 489	929 890
Amortissement	265 243	234 089
Services professionnels et spéciaux	225 541	247 801
Services publics, fournitures et approvisionnements	172 448	169 881
Ordinateurs portables des pilotes et logiciels de navigation	125 324	100 116
Frais de formation des pilotes	101 940	64 304
Communications	98 412	61 635
Location	85 726	106 671
Achat de services de répartition	62 792	53 462
Réparations et entretien	37 667	34 863
Frais financiers et autres charges	21 586	26 655
	25 143 604	21 328 790
Résultat net de l'exercice	1 458 416	894 386
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net		
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel (Note 13)	(122 000)	5 400
	(122 000)	5 400
Résultat global de l'exercice	1 336 416 $	899 786 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres
Exercice terminé le 31 décembre
(en dollars canadiens)

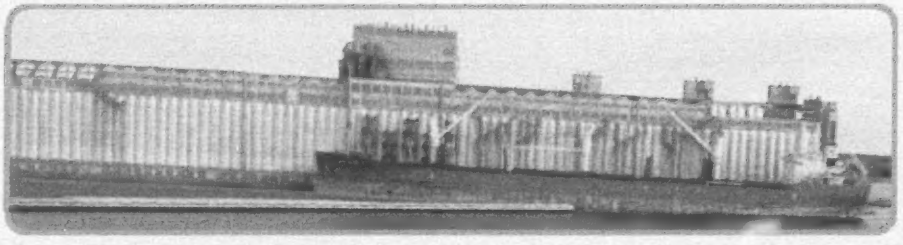
	2014	2013
Déficit accumulé au début de l'exercice	(1 764 321) $	(2 664 107) $
Résultat net de l'exercice	1 458 416	894 386
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	(122 000)	5 400
Résultat global total de l'exercice	1 336 416	899 786
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	(427 905) $	(1 764 321) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie
Exercice terminé le 31 décembre
(en dollars canadiens)

	2014	2013
Activités d'exploitation		
Résultat net de l'exercice	1 458 416 $	894 386 $
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Avantages du personnel	(214 300)	(80 700)
Amortissement	265 243	234 089
Diminution de l'incitatif à la location différé	(4 793)	-
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Diminution (augmentation) des créances	(491 519)	(1 171 041)
Diminution (augmentation) frais payés d'avances	(3 771)	26 640
Augmentation des salaires et avantages sociaux à payer	2 031 411	1 285 659
Augmentation des autres créditeurs et charges à payer	210 214	20 460
Rentrées de fonds liées aux activités d'exploitation	3 250 901	1 209 493
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement	(5 848 098)	(2 557 175)
Vente de titres de placement	2 455 867	3 104 621
Acquisitions d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(65 545)	(17 801)
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités d'investissement	(3 457 776)	529 645
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	(206 875)	1 739 138
Solde au début de l'exercice	2 305 323	566 185
Solde à la fin de l'exercice	2 098 448 $	2 305 323 $
Représenté par :		
Trésorerie	903 588 $	1 304 912 $
Équivalents de trésorerie	1 194 860	1 000 411
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	223 $	3 061 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.



Notes afférentes aux résultats financiers du 31 décembre 2014

(en dollars canadiens)

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration), Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur des eaux canadiennes qui lui sont désignées.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

Le siège social et le service des dossiers de l'Administration sont situés au 202, rue Pitt, 2e étage, à Cornwall (Ontario).

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

L'Administration, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, fixe par règlement les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés. Le processus d'approbation des tarifs est prévu dans la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, l'Administration doit, dans un premier temps, publier un projet de règlement sur les tarifs dans la *Gazette du Canada*. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans ce projet nuit à l'intérêt public, peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (l'Office) un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la *Gazette du Canada*. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte. L'Office est une entité apparentée à l'Administration en tant qu'organisme du gouvernement fédéral.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, si l'Office recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, plus intérêts. La *Loi sur le pilotage* précise que le Gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office des transports du Canada.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

2. Base d'établissement

(a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers, y compris les chiffres comparatifs, ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) du Conseil des normes comptables internationales (IASB). Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration le 26 février 2015.

(b) Base d'évaluation

Les états financiers ont été établis au coût historique, sauf pour les actifs financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, qui sont évalués à la juste valeur.

3. Normes comptables

(a) Normes publiées mais pas encore en vigueur

IFRS 9, *Instruments financiers* : En juillet 2014, l'IASB a publié la version définitive de l'IFRS 9, rassemblant les phases de classement et d'évaluation, de perte de valeur et de comptabilité de couverture du projet afin de remplacer IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. IFRS 9 utilise une méthode unique pour déterminer si un actif financier est évalué au coût amorti ou à la juste valeur. Cette méthode est basée sur le modèle économique que suit l'entité pour la gestion de ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. L'IFRS 9 s'appliquera rétroactivement aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018. L'Administration continue d'évaluer l'incidence éventuelle de l'IFRS 9 sur ses états financiers.

Modifications de l'IFRS 11, *Partenariats - Comptabilisation des acquisitions d'intérêts dans une entreprise commune* - En mai 2014, l'IASB a publié des modifications afin de fournir des lignes directrices concernant la comptabilisation des acquisitions de participations dans des entreprises communes dont l'activité constitue une entreprise. En vertu des modifications, l'acquéreur d'une participation dans une entreprise commune dont l'activité constitue une entreprise au sens de l'IFRS 3 - *Regroupements d'entreprises* (IFRS 3), doit appliquer tous les principes visant la comptabilisation des regroupements d'entreprises énoncés dans l'IFRS 3 et les autres normes IFRS à l'égard des regroupements d'entreprises. Les modifications doivent être appliquées de façon prospective aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2016. Une application anticipée est autorisée. L'Administration a évalué qu'il n'y aura pas d'impact de cette norme modifiée dans ses états financiers.

IFRS 15 – *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients* - En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, qui fournit un cadre remplaçant les lignes directrices existantes sur la comptabilisation des produits contenues dans les IFRS. La norme contient un seul modèle visant les contrats avec les clients et deux approches de comptabilisation des produits, soit à une date donnée dans le temps ou de manière continue. Le modèle comporte une analyse des transactions en cinq étapes, en fonction des contrats, afin de déterminer si des produits doivent être comptabilisés, le montant concerné et le moment de la comptabilisation. La norme établit de nouvelles estimations et des seuils relatifs au jugement qui pourraient se répercuter sur le montant et la date de comptabilisation des produits. L'IFRS 15 s'appliquera à l'Administration aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2017 selon l'une des méthodes suivantes: une application rétrospective ou une application rétrospective modifiée où l'incidence cumulative de l'application initiale de la norme est prise en compte à titre d'ajustement des capitaux propres d'ouverture à la date d'application initiale. Une application anticipée est permise. L'Administration continue d'évaluer l'incidence éventuelle de l'IFRS 15 sur ses états financiers.

(b) Normes adoptées pendant l'année

Il n'y a pas eu de nouvelles normes, de modifications ou d'interprétations publiées par le *Conseil des normes comptables internationales (IASB) ou le Comité d'interprétations des IFRS* qui nécessitait l'adoption obligatoire par l'Administration en 2014.

4. Méthodes comptables importantes

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie comprennent les placements à court terme qui peuvent être rapidement encaissés, ils sont constitués de dépôts en dollars canadiens dans une banque à charte canadienne et rapportent un intérêt moyen pondéré de 1 % (1 % en 2013).

(b) Placements

Dans sa politique de placements, l'Administration s'est fixée comme objectif de maximiser le taux de rendement dans un portefeuille de bons garantis par le gouvernement du Canada.

L'Administration a pris la décision de désigner tous ses placements à la juste valeur par le biais du résultat net (FVTPL). Les placements sont donc enregistrés au départ à la juste valeur puis réévalués à la juste valeur à chaque date d'établissement de l'état de la situation financière. La juste valeur est basée sur le prix du marché des titres à la date d'établissement de l'état de la situation financière. Les achats et ventes de titres de placement sont comptabilisés en date du règlement de la transaction.

Les profits et les pertes réalisés par le biais des intérêts reçus et de la vente de titres de placement sont comptabilisés comme intérêts et autres produits dans la période où ils sont réalisés. Les profits et les pertes non réalisés provenant de toute autre fluctuation de la juste valeur sont comptabilisés comme intérêts et autres produits dans la période où ils surviennent.

c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculée selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Durée de vie estimative
Bâtiments	20 ans
Mobilier	10 ans
Améliorations locatives	le moindre de la durée du bail ou la durée de vie des améliorations locatives
Matériel informatique et de communication	5 ans

Les modes d'amortissement, durées de vie estimatives et valeurs résiduelles sont examinées à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement.

(d) Immobilisations incorporelles

Les logiciels sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Durée de vie estimative
Logiciels	5 ans

(e) Prestations de retraite

La presque totalité des employés de l'Administration sont couverts par le régime de retraite de la fonction publique (le « régime »), un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi et administré par le gouvernement du Canada. Les salariés et l'Administration doivent verser des cotisations pour couvrir le coût actuel du service. En vertu de la législation en vigueur, l'Administration n'est pas tenue, ni légalement ni implicitement, de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de service passé ou pour combler les insuffisances du régime. Par conséquent, les cotisations sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel le salarié a rendu les services et représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du régime de retraite.

(f) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service reconnu, ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction portant sur différents facteurs comme le taux d'actualisation, les augmentations salariales, l'inflation, l'âge des employés au moment de leur retraite, et autres facteurs. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

Le coût des indemnités est déterminé en tenant compte du coût des avantages sociaux des employés pour l'exercice en cours, des frais d'intérêt sur les obligations au titre des prestations et des gains ou pertes actuariels pendant l'exercice. Le temps de service moyen restant pour les employés actifs couverts par le régime est de 8,5 ans (8,3 ans au 31 décembre 2013). La date d'évaluation est le 31 décembre.

(g) Prestations de décès des employés retraités

Une indemnité en cas de décès a été accordée aux employés qui ont pris leur retraite avant 1999. Les coûts liés à cette indemnisation sont comptabilisés chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

Les coûts annuels de cet avantage comprennent les montants d'indemnité versés et la variation de la provision actuarielle au cours de l'année, desquelles sont soustraites les cotisations des retraités. Il y a présentement 26 participants (29 au 31 décembre 2013) à ce régime fermé, dont l'âge moyen est de 84 ans (83 au 31 décembre 2013), et la moyenne des prestations de décès est de 14 500 $ (15 000 $ au 31 décembre 2013). Le régime prévoit également une prestation fixe de 2 000 $ (au 31 décembre 2014 et au 31 décembre 2013) en cas de décès du conjoint, qui touche 15 participants (19 au 31 décembre 2013).

(h) Avantages sociaux du personnel

Les avantages sociaux à court terme du personnel de l'Administration comprennent les congés rémunérés. Ces avantages sont évalués sur une base non actualisée et sont comptabilisés à mesure que les services sont rendus.

(i) Effets de la variation du taux de change des devises

Les éléments d'actif et de passif libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de l'état de la situation financière. Les produits et les charges libellés en devises sont pour leur part convertis en dollars canadiens selon les taux de change mensuels moyens. Tous les gains et pertes de change sont inscrits au titre des intérêts et autres produits du résultat net de l'exercice.

(j) Constatation des produits

Les produits tirés des droits de pilotage, de répartition et de services de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les intérêts et autres produits sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif au moment où ils sont gagnés.

(k) Actifs financiers

Les actifs financiers sont classés dans l'une ou l'autre des quatre catégories suivantes :

- Juste valeur par le biais du résultat net (FVTPL);
- Détenus jusqu'à leur échéance (HTM);
- Disponibles à la vente (AFS); et,
- Prêts et créances.

La catégorie est déterminée au moment de l'évaluation initiale et dépend de la nature et de l'objectif de l'actif. L'Administration possède des actifs financiers dans deux catégories, FVTPL et des prêts et créances.

(i) Actifs financiers FVTPL

Un actif financier est classé FVTPL lorsqu'il est détenu à des fins de transaction ou qu'il est désigné comme actif FVTPL.

Un actif financier est classé comme étant détenu à des fins de transaction s'il :

- a été acquis dans le but principal d'être vendu dans un avenir prochain;
- fait partie d'un portefeuille déterminé d'instruments financiers gérés par l'Administration et vise la prise de profit à court terme; ou
- est un placement dérivé et qu'il est un instrument de couverture non désigné et non efficace.

Les actifs financiers classés FVTPL sont déclarés à leur juste valeur et tout gain ou perte qui en résulte est comptabilisé au résultat net. Le gain ou la perte réalisé comprend les dividendes et les intérêts gagnés sur ces actifs financiers.

La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements sont classés comme étant des actifs FVTPL. L'évaluation de ces placements à leur juste valeur donne un meilleur alignement entre les résultats comptables et la méthode de gestion du portefeuille.

Les instruments financiers dérivés sont des obligations financières contractuelles dont la valeur provient des changements dans une variable sous-jacente. L'Administration ne contracte pas d'instruments financiers dérivés à des fins spéculatives ou de commerce.

(ii) Prêts et créances

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés à paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, ces actifs sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des baisses de valeur. La baisse de valeur des créances est basée sur un examen de tous les montants impayés à la fin de l'exercice financier. Les créances irrécouvrables sont éliminées de l'état de la situation financière de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées.

La catégorie des prêts et créances comprennent les créances. En raison de la nature à court terme de ces créances, on estime que leur valeur comptable se rapproche de leur juste valeur.

(iii) Méthode du taux d'intérêt effectif

La méthode du taux d'intérêt effectif calcule le coût amorti d'un actif financier et attribue un revenu d'intérêt sur la période correspondante. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise les versements d'intérêts estimés sur la durée de vie prévue de l'actif financier, ou, le cas échéant, sur une période plus courte, à la valeur comptable nette initiale.

Les revenus sont comptabilisés selon le taux d'intérêt effectif pour les titres de créances autres que les actifs financiers classés comme étant FVTPL.

(iv) Baisse de valeur des actifs financiers autres que ceux évalués à la juste valeur

Les actifs financiers sont passés en revue à la fin de chaque exercice afin de déterminer s'il existe des indications de baisse de valeur. Un actif financier a perdu de la valeur lorsqu'il existe des preuves tangibles que les flux de trésorerie futurs qui y sont associés ont été perturbés par suite d'un ou de plusieurs événements survenus après l'évaluation initiale de l'actif.

Les preuves tangibles de baisse de valeur peuvent comprendre :

- Difficulté financière importante de l'émetteur ou de la contrepartie;
- Défaut ou défaillance de paiement des intérêts ou du capital;
- Probabilité que l'emprunteur fera faillite ou procédera à une réorganisation financière

Pour les actifs financiers évalués au coût amorti, la baisse de valeur équivaut à la différence entre la valeur comptable et la valeur actuelle des flux de trésorerie prévus, actualisés au taux d'intérêt effectif original de l'actif.

La valeur comptable de tous les actifs financiers, à l'exception des créances, est directement réduite de toute baisse de valeur. La valeur comptable des créances est réduite par le biais d'un compte de réserve pour créances irrécouvrables. Lorsqu'une créance est considérée comme irrécouvrable, elle est radiée du compte de réserve. Le recouvrement d'un montant qui avait été considéré comme irrécouvrable est crédité au compte de réserve. Les variations de la valeur comptable du compte de réserve sont comptabilisées au résultat net.

Si, plus tard, la baisse de valeur diminue et la diminution peut objectivement être associée à un événement survenu après la constatation de la baisse, la baisse de valeur constatée antérieurement est renversée par le biais du résultat net. La valeur comptable de l'actif financier en date du renversement de la baisse ne peut dépasser ce que son coût amorti aurait été à cette même date si la baisse de valeur n'avait jamais été comptabilisée.

(v) Décomptabilisation d'actifs financiers

Un actif financier est décomptabilisé lorsque l'une ou l'autre des situations suivantes survient :

- Le droit contractuel sur les flux de trésorerie associés à l'actif financier vient à l'échéance;
- L'Administration transfère à une autre entité l'actif financier et en substance tous les risques et bénéfices associés au titre de propriété.

(l) Passifs financiers

Les passifs financiers sont classés soit à titre de passifs financiers à la FVTPL, soit à titre d'autres passifs. Tous les passifs financiers de l'Administration sont classés à titre d'autres passifs.

(i) Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers sont comptabilisés initialement à leur juste valeur, après déduction des frais de transaction, et sont par la suite évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, et les charges d'intérêts sont comptabilisées selon le rendement réel.

La méthode du taux d'intérêt effectif est une méthode de calcul du coût amorti d'un passif financier et de l'allocation des charges d'intérêt sur la période correspondante. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise exactement les versements d'intérêts estimés sur la durée de vie prévue du passif financier, ou, le cas échéant, sur une période plus courte, à la valeur comptable nette initiale.

L'Administration a classé ses autres créditeurs et charges à payer, de même que les salaires et avantages sociaux à payer à titre d'autres passifs financiers. En raison de leur nature à court terme, on estime que la valeur de ces comptes se rapproche de leur juste valeur.

(ii) Décomptabilisation des passifs financiers

L'Administration décomptabilise de son état de la situation financière un passif financier seulement lorsque ses obligations relatives à ce passif sont exécutées, annulées ou venues à expiration.

(m) Échange de services

Les échanges de services sont comptabilisés à la juste valeur estimative des biens ou services reçus. Les produits provenant des échanges de services sont comptabilisés lorsque les services concernés sont rendus. Les charges résultant des échanges de services sont comptabilisées au cours de la période où ces biens ou services sont fournis par des tiers.

(n) Paiements au titre de location

Les contrats de location de l'Administration et les actifs loués ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière, puisque la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués ne lui sont pas transférés.

Les paiements aux termes de contrats de location sont comptabilisés en charge selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

5. Estimations comptables critiques et recours au jugement

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations, formule des jugements et pose des hypothèses qui ont une incidence sur l'application de politiques, sur la valeur des actifs et passifs déclarés, et sur les produits et les charges. Les estimations, ainsi que les hypothèses qui en découlent, sont fondées sur l'expérience historique et sur différents autres facteurs qui semblent raisonnables dans les circonstances. Les résultats obtenus servent à formuler des jugements quant à la valeur comptable des actifs et des passifs; cette valeur n'est pas toujours évidente si on se base sur d'autres sources. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses qui en découlent sont analysées de façon continue. Les révisions des estimations sont comptabilisées dans la période pendant laquelle l'estimation est révisée, si la révision touche seulement cette période, ou dans la période de la révision et les périodes ultérieures, si la révision touche à la fois cette période et les périodes ultérieures.

Les jugements formulés par la direction dans l'application des IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations, et qui risquent de nécessiter un ajustement important au cours de l'exercice financier courant et de l'exercice subséquent sont discutés ci-dessous.

(a) Estimations comptables importantes

Les estimations comptables importantes sont des estimations et des hypothèses de la direction qui peuvent avoir comme conséquence des ajustements importants de la valeur comptable des actifs et des passifs dans un délai d'un an.

Indemnité de départ et prestations de décès des employés retraités

L'Administration a retenu les services d'un actuaire de tierce partie pour évaluer la juste valeur des indemnités de départ du personnel et des prestations de décès des retraités. Ces obligations sont évaluées au 31 décembre de chaque année.

Taux d'amortissement et de dépréciation

Se reporter aux notes 4 (c) et (d) pour connaître les estimations en ce qui concerne la durée de vie estimative des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles.

(b) Jugements comptables importants

Les jugements comptables importants sont des politiques comptables reconnues comme complexes ou qui comprennent des jugements ou des évaluations subjectives. La direction n'a formulé aucun jugement comptable important dans la préparation des présents états financiers.

6. Instruments financiers

Gestion des risques

Par le biais de ses actifs et passifs financiers, l'Administration est exposée aux risques suivants dans l'utilisation d'instruments financiers : risque de crédit, risque de liquidité et risque lié au marché. L'Administration gère l'exposition à ces risques sur une base permanente.

Risque de crédit

Le risque de crédit associé aux instruments financiers réside dans la possibilité que l'émetteur d'instrument financier ne puisse pas remplir ses obligations. Afin d'assurer la gestion de ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des bons ou autres obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou municipalité canadienne.

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements et des créances représente le risque de crédit maximal.

Les créances de l'Administration avaient une valeur comptable de 4 521 308 $ en date du 31 décembre 2014 (4 029 789 $ au 31 décembre 2013). Il n'y a pas de concentration de créances chez un client en particulier. Au 31 décembre 2014, 0,0 % des comptes débiteurs (0,8 % au 31 décembre 2013) n'étaient en souffrance depuis plus de 90 jours, alors que 71 % étaient courants (66 % au 31 décembre 2013) ou en souffrance depuis moins de 30 jours. Dans son histoire, l'Administration n'a pas encouru de pertes significatives en raison de créances irrécouvrables. La provision pour créances douteuses était néant au 31 décembre 2014 (4 626 $ au 31 décembre 2013).

Le risque de crédit lié à la trésorerie est minime car ces actifs sont détenus par une banque à charte canadienne. Le risque de crédit lié aux équivalents de trésorerie et aux placements à court terme est minime car ces actifs sont tous sous forme de bons et autres obligations garantis par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse s'acquitter de ses obligations financières à leur échéance. L'Administration doit assurer le financement autonome de ses activités et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires; elle dépend donc de ses sources de financement, emprunts et flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour combler ses besoins en financement. L'Administration gère ce risque en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. De plus, elle dispose d'une facilité de crédit renouvelable de 3 millions de dollars auprès d'une banque à charte canadienne qui lui assure un fonds de roulement. Le taux d'intérêt est équivalent au taux préférentiel de la banque. Le ministre des Finances autorise cette somme. Cette facilité de crédit est disponible au besoin et est renouvelée annuellement. Au 31 décembre 2014, aucun montant ne figurait à la marge de crédit (néant au 31 décembre 2013). À la fin de l'exercice financier 2014, les frais d'intérêt totalisaient 223 $ (3 061 $ en 2013). L'Administration a pris des mesures pour obtenir une marge de crédit afin de répondre à ses obligations financières. Aux 31 décembre 2014 et 2013, les passifs financiers de l'Administration étaient constitués des salaires et avantages sociaux et des autres créditeurs et charges à payer.

Les passifs financiers de l'Administration avaient une valeur comptable de 9 569 908 $ au 31 décembre 2014 (7 328 283 $ au 31 décembre 2013), et ses salaires et avantages sociaux et autres créditeurs et comptes à payer étaient à 100 % courants (100 % au 31 décembre 2013) ou en souffrance depuis moins de 90 jours.

Risque lié au marché

Le risque lié au marché est le risque que les variations des prix du marché, comme les taux de change des devises et les taux d'intérêt, portent atteinte aux produits de l'Administration ou à la valeur de ses instruments financiers.

(a) Risque de taux d'intérêt

Les équivalents de trésorerie et les placements de l'Administration comprennent les placements à court terme facilement encaissables. Le risque de taux d'intérêt est géré en limitant à 12 mois ou moins les placements à terme. La direction estime que le risque de taux d'intérêt est minime.

(b) Risque de change et autres risques du marché

L'Administration n'est présentement exposée à aucun risque de change significatif ni à d'autres risques du marché.

Justes valeurs

Les instruments financiers qui sont mesurés à la suite de la comptabilisation initiale à la juste valeur sont regroupés en une hiérarchie basée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les différents niveaux ont été hiérarchisés comme suit : Niveau 1, les évaluations de la juste valeur sont dérivées des prix non ajustés, cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques; Niveau 2, les évaluations de la juste valeur sont dérivées de données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif concerné, soit directement ou indirectement; Niveau 3, les évaluations de la juste valeur sont dérivées à partir de techniques d'évaluation comprenant des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas basées sur des données observables du marché.

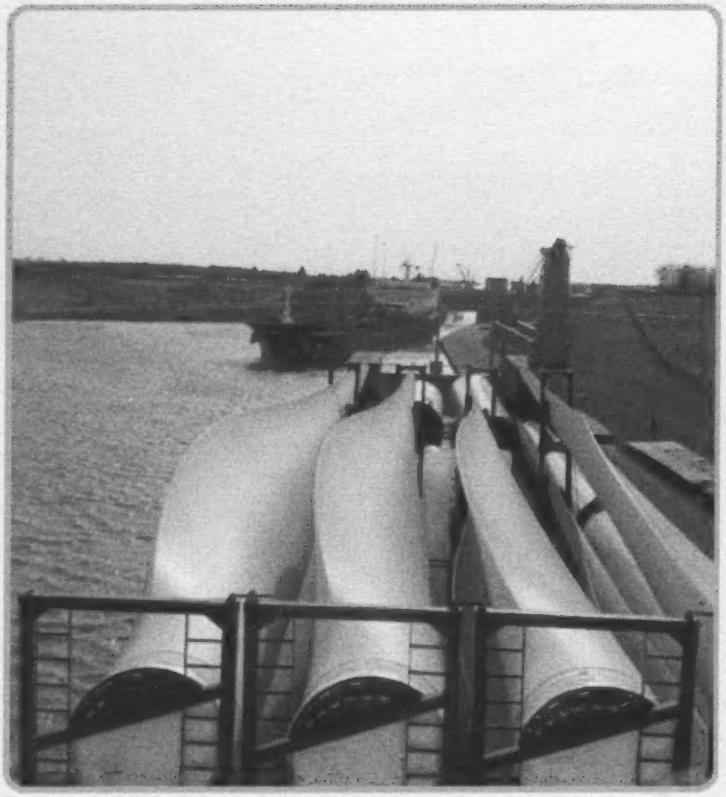
La trésorerie et les équivalents de trésorerie, de même que les placements de l'Administration ont été évalués ultérieurement à leur évaluation initiale à la juste valeur et étaient tous classés de niveau 1 en date des 31 décembre 2014 et 2013. L'Administration ne détenait aucun instrument financier de niveaux 2 ou 3 en date du 31 décembre 2014 ou du 31 décembre 2013.

7. Immobilisations corporelles

	Bâtiments	Mobilier	Améliorations locatives	Équipement informatique et de communication	Total
Coût					
Au 1er janvier 2013	38 494 $	101 022 $	81 955 $	775 254 $	996 725 $
Acquisitions	-	1 850	-	1 264	3 114
Sorties	-	-	-	(2 732)	(2 732)
Au 31 décembre 2013	38 494	102 872	81 955	773 786	997 107
Acquisitions	-	57 287	52 616	3 571	113 473
Sorties	-	(2 200)	-	(2 852)	(5 052)
Au 31 décembre 2014	38 494 $	157 959 $	134 571 $	774 505 $	1 105 528 $
Amortissement cumulée					
Au 1er janvier 2013	38 494 $	68 319 $	47 089 $	190 265 $	344 167 $
Amortissement dans l'année	-	7 507	7 526	143 081	158 114
Sorties	-	-	-	(2 732)	(2 732)
Au 31 décembre 2013	38 494	75 826	54 615	330 614	499 549
Amortissement dans l'année	-	12 870	32 602	149 335	194 807
Sorties	-	(2 200)	-	(2 852)	(5 052)
Au 31 décembre 2014	38 494 $	86 496 $	87 217 $	477 097 $	689 304 $
Valeurs comptables					
Au 1er janvier 2013	- $	32 703 $	34 866 $	584 989 $	652 558 $
Au 31 décembre 2013	- $	27 046 $	27 340 $	443 172 $	497 558 $
Au 31 décembre 2014	- $	71 463 $	47 354 $	297 408 $	416 225 $

8. Immobilisations incorporelles

	Logiciels
Coût	
Au 1er janvier 2013	459 193 $
Acquisitions	14 687
Sorties	(4 714)
Au 31 décembre 2013	469 166
Acquisitions	-
Sorties	(19 008)
Au 31 décembre 2014	450 158 $
Amortissements cumulés	
Au 1er janvier 2013	186 301 $
Amortissement de l'année	75 975
Sorties	(4 714)
Au 31 décembre 2013	257 562
Amortissement de l'année	70 436
Sorties	(19 008)
Au 31 décembre 2014	308 990 $
Valeurs comptables	
Au 1er janvier 2013	272 892 $
Au 31 décembre 2013	211 604 $
Au 31 décembre 2014	141 168 $



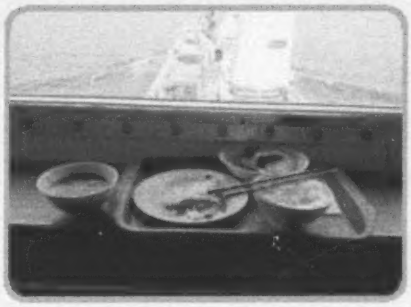
9. Dette et découvert bancaire

La dette et le découvert bancaire étaient de 0 $ au 31 décembre 2014 et 2013.

10. Placements

	31 décembre 2014		31 décembre 2013	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
Obligations fédérales et provinciales	5 548 098 $	5 537 931 $	2 155 867 $	2 149 997 $

Les intérêts créditeurs au cours de l'année ont totalisé 11 559 $ (11 293 $ en 2013). Les taux de rendement annualisés sur ces placements durant la période ont varié de 0,91 % à 1,32 %.



11. Incitatif à la location différé

L'Administration a reçu 47 929 $ en avantage incitatif à la location d'un de ses bailleurs, sous forme de remboursements pour des améliorations locatives. Le montant cumulé de l'avantage est comptabilisé comme une diminution des charges de location sur une base linéaire sur la durée du contrat de location. En 2014, une somme de 4 793 $ a été comptabilisée comme une réduction des charges de location.

12. Régime de retraite

Tous les employés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations déterminées établi aux termes de la législation et administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations sont requises de la part des salariées et de l'Administration. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Pour chaque dollar versé par l'employé, l'Administration verse une cotisation de 1,45 $ dans le cas des employés embauchés avant le 1er janvier 2013, et de 1,43 $ dans le cas des employés embauchés après le 31 décembre 2012 (1,64 $ et 1,57 $ respectivement en 2013). Si le salaire annuel d'un employé est supérieur à 155 000 $ (150 900 $ en 2013), la portion du salaire excédant ce montant est assujettie à une cotisation de 7,59 $ (8,00 $ en 2013) pour chaque dollar versé par l'employé. Le tableau suivant indique les cotisations au cours de l'exercice :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Administration	1 053 228 $	1 488 892 $
Employés	737 276	900 418
Total des cotisations	1 790 504 $	2 389 310 $

Le gouvernement est tenu par la loi de verser les prestations associées au Régime. Les prestations de retraite s'accumulent habituellement sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service ouvrant droit à pension, multiplié par le salaire moyen des cinq meilleurs années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pension du Canada et du Régime des rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

L'Administration estime que les cotisations au régime s'élèveront à 1 014 000 $ en 2015.

13. Avantages du personnel

(a) Indemnités de départ

Des indemnités de départ sont versées à tous les employés actuels en vertu des conventions collectives et contrats de travail en vigueur. Les coûts associés à cet avantage sont assumés entièrement par l'Administration. Ce régime est sans capitalisation et n'exige aucune cotisation des employés. Aux fins de sa comptabilité, l'Administration évalue ses obligations à l'égard des indemnités de départ constituées le 31 décembre de chaque année. La moyenne pondérée de la maturité de régime était de 6,3 années au 31 décembre (6,4 années au 31 décembre 2013). Le régime est sensible à une hypothèse actuarielle importante, soit le taux d'actualisation. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation ferait augmenter de 218 900 $ l'obligation au titre des prestations définies en date du 31 décembre, alors qu'une augmentation de 1 % du taux ferait diminuer l'obligation de 196 400 $ à la même date.

Dans le cadre des négociations collectives et des modifications aux conditions d'emploi survenues au cours des trois dernières années, l'accumulation d'indemnités de départ en vertu du programme de prestations de fin d'emploi a cessé pour la majorité des employés en 2012, et pour le groupe restant cette accumulation a cessé en 2013. Seul un groupe d'employés continueront d'accumuler des indemnités de départ additionnelles jusqu'au terme de leur emploi. À l'exception du groupe des pilotes, tous les employés ont reçu, en entier, la valeur des bénéfices. Pour le groupe des pilotes, l'indemnité de départ sera versée à la fin de leur emploi. Ces modifications ont été prises en compte dans le calcul des obligations non réglées au titre des indemnités de départ.

La méthode servant à déterminer le taux d'actualisation n'a pas changé en 2014 et est basée sur les prévisions de flux de trésorerie et sur une courbe de rendement. La courbe de rendement tient compte de la note éducative de l'ICA sur les hypothèses du taux d'actualisation comptable pour les régimes d'avantages sociaux postérieurs à l'emploi, de même que de la courbe de taux d'actualisation comptable ICA de Fiera Capital. On estime que cette méthodologie est suffisante et appropriée aux fins de l'évaluation et qu'elle constitue une représentation plus réaliste d'une courbe canadienne de taux d'actualisation AA, en l'absence d'obligations de sociétés AA de longue échéance, ce qui est en ligne avec IAS 19R.

À la date de l'état de la situation financière, les informations au sujet du régime sont les suivantes :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies		
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	3 401 800 $	3 462 700 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	26 300	66 000
Coût financier	119 800	118 600
Prestations payées	(318 700)	(279 400)
Perte actuarielle	110 300	33 900
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	3 339 500 $	3 401 800 $
Composantes des charges constatées au résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	26 300 $	66 000 $
Coût financier	119 800	118 600
Total des charges constatées au résultat net	146 100 $	184 600 $
Analyse des gains ou pertes actuariels		
Changement des hypothèses liées à l'expérience	9 400 $	- $
Changements dans les hypothèses financières	102 800	33 900
Changements dans les hypothèses démographiques	(1 900)	-
Perte actuarielle	110 300 $	33 900 $
Classement de l'obligation au titre des prestations définies		
Partie courante	556 300 $	238 500 $
Partie non courante	2 783 200	3 163 300
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	3 339 500 $	3 401 800 $
Hypothèses principales utilisées dans l'évaluation actuarielle		
Taux d'actualisation	3,30 %	3,75 %
Taux d'augmentations salariales estimés	2,00 % - 2,75 %	0,95 % - 2,75 %
Âge à la retraite	65 ou âge actuel si plus âgé	65 ou âge actuele si plus âgé

L'Administration estime qu'aucune cotisation ne sera versée au régime en 2015.

(b) Prestations de décès des employés retraités

Des prestations de décès sont versées à un groupe restreint d'employés qui ont pris leur retraite avant 1999, de même qu'à leur conjoint. Ce régime est sans capitalisation et exige une cotisation mensuelle de 1,90 $ par tranche de 1 000 $ de couverture de la part des retraités.

Aux fins de sa comptabilité, l'Administration évalue ses obligations à l'égard du régime de prestations de décès des employés retraités le 31 décembre de chaque année. La moyenne pondérée de la maturité de régime était de 7,6 années au 31 décembre (7,8 ans au 31 décembre 2013). Le régime est sensible à une hypothèse actuarielle importante, soit le taux d'actualisation. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation ferait augmenter de 19 000 $ l'obligation au titre des prestations définies en date du 31 décembre, alors qu'une augmentation de 1 % du taux ferait diminuer l'obligation au titre des prestations définies de 16 800 $ à la même date.

La méthode servant à déterminer le taux d'actualisation n'a pas changé en 2014 et est basée sur les prévisions de flux de trésorerie et sur une courbe de rendement. La courbe de rendement tient compte de la note éducative de l'ICA sur les hypothèses du taux d'actualisation comptable pour les régimes d'avantages sociaux postérieurs à l'emploi, de même que de la courbe de taux d'actualisation comptable ICA de Fiera Capital. On estime que cette méthodologie est suffisante et appropriée aux fins de l'évaluation et qu'elle constitue une représentation plus réaliste d'une courbe canadienne de taux d'actualisation AA, en l'absence d'obligations de sociétés AA de longue échéance, ce qui est en ligne avec IAS 19R.

À la date de l'état de la situation financière, les informations au sujet du régime sont les suivantes :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies		
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	268 300 $	293 500 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Coût financier	9 500	10 300
Prestations payées	(61 000)	(7 000)
Contributions des employés retraités	9 800	10 800
Perte (gain) actuarielle	11 700	(39 300)
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	238 300 $	268 300 $
Composantes des charges constatées au résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	- $	- $
Coût financier	9 500	10 300
Total des charges constatées au résultat net	9 500 $	10 300 $
Analyse des gains ou pertes actuariels		
Changement des hypothèses liées à l'expérience	11 900 $	- $
Changements dans les hypothèses financières	(1 500)	(23 200)
Changements dans les hypothèses démographiques	1 300	(16 100)
Perte (gain) actuarielle	11 700 $	(39 300)$
Classement de l'obligation au titre des prestations définies		
Partie courante	16 500 $	27 000 $
Partie non courante	221 800	241 300
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	238 300 $	268 300 $
Hypothèses principales utilisées dans l'évaluation actuarielle		
Taux d'actualisation	3,6 %	4,1 %

L'Administration estime qu'aucune cotisation ne sera versée au régime en 2015.

14. Gestion du capital

Le capital de l'Administration est constitué de ses capitaux propres, soit le déficit accumulé de 427 905 $ (1 764 321 $ en 2013).

L'Administration est assujettie aux dispositions sur la gestion financière et la responsabilité de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions relativement aux emprunts et aux investissements. Elle doit recevoir chaque année la permission du ministre des Finances pour contracter des emprunts. La loi lui permet d'investir uniquement dans des bons ou autres obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou municipalité canadienne. L'Administration a respecté ces restrictions au cours des exercices financiers se terminant les 31 décembre 2014 et 2013.

L'Administration considère la gestion de ses capitaux propres comme étant le résultat d'une gestion prudente de ses produits, charges, actifs, passifs et opérations financières générales, de façon à s'assurer qu'elle atteint efficacement ses objectifs. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration tel qu'exigé par la *Loi sur le pilotage*.

Il n'y a eu aucun changement dans la méthode de l'Administration de gérer son capital depuis le dernier exercice.

15. Opérations entre apparentés

Les opérations entre l'Administration et les entités apparentées sont décrites ci-dessous.

(a) Opérations commerciales

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, agences et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada. Les opérations sont comptabilisées à la juste valeur. L'Administration a versé 8 078 $ à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et a comptabilisé 20 000 $ en frais courus à Transport Canada pour l'initiative visant de recouvrir les frais liés aux amendements du règlement sur les tarifs (2013 – 15 684 $). L'Administration a également une créance de 11 416 $ d'Emploi et Développement social Canada pour l'indemnisation des accidents du travail des employés. L'Administration cotis également au Régime de pension de retraite de la fonction publique, voir note 12.

L'Administration paie un loyer pour son siège social à Cornwall, ses salles d'attente de pilotes à St-Lambert et à Beauharnois à la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. La Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent est une société à gouvernance partagée et est apparentée à l'Administration basée sur l'influence notable sur ses deux entités par le gouvernement du Canada. Le montant versé en 2014 était de 83 394 $ (2013 –103 631 $).

L'Administration a également recouvré 11 874 $ (7 746 $ en 2013) auprès de l'Administration de pilotage des Laurentides pour sa part des coûts d'exploitation du bureau de pilotage à Saint-Lambert.

(b) Rémunération du personnel occupant les postes clés

La rémunération des administrateurs et autres membres du personnel occupant des postes clés au cours des exercices financiers 2014 et 2013 comprenait les montants suivants :

	Exercice terminé le 31 décembre 2014	Exercice terminé le 31 décembre 2013
Avantages à court terme, tel que les salaires	747 287 $	597 894 $
Avantages sociaux et autres	128 299	98 873
	875 586 $	696 767 $

16. Engagements

En date de l'état de sa situation financière, l'Administration a des engagements qui ont trait à : un bail pour la location de locaux à bureaux, des contrats de service de bateaux-pilotes, des contrats de location pour l'équipement de bureau et du simulateur pour la formation de ses pilotes, un contrat de soutien pour son système de répartition et un contrat d'entretien pour ses unités portables d'aide au pilotage de ses pilotes. Les paiements minimaux contractuels et de location à venir sont les suivants :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Moins d'un an	280 423 $	500 668 $
Entre un et cinq ans	313 584	431 741
Plus de cinq ans	328 341	483 282
	922 348 $	1 415 691 $

17. Services de répartition et de bateau-pilote aux pilotes américains de la circonscription n° 1

En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais aux pilotes américains de la circonscription n° 1 tous les services de répartition et de transport par bateaux-pilotes à Port Weller. En contrepartie, l'association des pilotes américains fournit sans frais à l'Administration les services de transport par bateaux-pilotes à Cap Vincent, dans l'état de New York.

La valeur de ces services est comptabilisée dans les produits et charges et elle totalise 203 098 $ (192 211 $ en 2013). Les produits et charges sont évalués à la juste valeur des services reçus par l'Administration.

18. Reclassement des chiffres comparatifs de l'exercice précédent

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour être conformes à la présentation adoptée dans les états financiers de l'Administration pour l'exercice 2014. Le reclassement était non significatif et n'a pas eu d'incidence l'état du résultat net et du résultat global. En conséquence, l'Administration ne fournit pas un troisième état de la situation financière au 1er janvier, 2013, ni de notes complémentaires correspondantes.

Canada

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS RAPPORT ANNUEL 2014